

LEMBAR
HASIL PENILAIAN SEJAWAT SEBIDANG ATAU PEER REVIEW
KARYA ILMIAH : JURNAL ILMIAH

Judul Jurnal Ilmiah (Artikel) : Perbandingan Perkerasan Kaku Pracetak dan Beton Konvensional dengan Menggunakan Analytical Hierarchy Process (AHP)

Jumlah Penulis : 3 orang (Nuroji*, **Bagus Hario Setiadji**, Wahyu Aktorina)

Status Pengusul : Penulis ke-2

Identitas Jurnal Ilmiah :

- a. Nama Jurnal : MEDIA KOMUNIKASI TEKNIK SIPIL
- b. Nomor ISSN : 2549-6778 (Online) 0854-1809 (Print)
- c. Vol, No., Bln Thn : Vol. 26, No. 2, Dec. 2020, Pp. 212-219
- d. Penerbit : Badan Kejuruan Teknik Sipil Persatuan Insinyur Indonesia dan Badan Musyawarah Pendidikan Tinggi Teknik Sipil Seluruh Indonesia
- e. DOI artikel (jika ada) : <https://doi.org/10.14710/mkts.v26i2.31792>
- f. Alamat web jurnal : <https://ejournal.undip.ac.id/index.php/mkts/article/view/31792>
- Alamat Artikel : <https://ejournal.undip.ac.id/index.php/mkts/article/view/31792/18761>
- g. Terindex : Terakreditasi B (Sinta 2)

Kategori Publikasi Jurnal Ilmiah :

☐	Jurnal Ilmiah Internasional
☒	Jurnal Ilmiah Nasional Terakreditasi
☐	Jurnal Ilmiah Nasional Tidak Terakreditasi

 (beri ✓ pada kategori yang tepat)

Hasil Penilaian *Peer Review* :

Komponen Yang Dinilai	Nilai Reviewer		Nilai Rata-rata
	Reviewer I	Reviewer II	
a. Kelengkapan unsur isi jurnal (10%)	2.50	2.50	2.50
b. Ruang lingkup dan kedalaman pembahasan (30%)	6.00	6.50	6.25
c. Kecukupan dan kemutakhiran data/informasi dan metodologi (30%)	6.50	7.00	6.75
d. Kelengkapan unsur dan kualitas terbitan/jurnal (30%)	7.50	7.50	7.50
Total = (100%)	22.50	23.50	23.00
Nilai Pengusul = (40% x 23.00)/2 = 4.60			

Reviewer 1

Prof. Dr. Ir. Han Ay Lie, M. Eng.
 NIP. 195611091985032002
 Unit Kerja: Departemen Teknik Sipil FT UNDIP

Semarang, Desember 2021

Reviewer 2

Prof. Ir. Mochamad Teguh, MSCE, Ph.D
 NIP. 195808051987031001
 Unit Kerja: Prodi Teknik Sipil, Universitas Islam Indonesia

LEMBAR
HASIL PENILAIAN SEJAWAT SEBIDANG ATAU PEER REVIEW
KARYA ILMIAH : JURNAL ILMIAH

Judul Jurnal Ilmiah (Artikel) : Perbandingan Perkerasan Kaku Pracetak dan Beton Konvensional dengan Menggunakan Analytical Hierarchy Process (AHP)

Jumlah Penulis : 3 orang (Nuroji*, **Bagus Hario Setiadji**, Wahyu Aktorina)

Status Pengusul : Penulis ke-2

Identitas Jurnal Ilmiah :

- a. Nama Jurnal : MEDIA KOMUNIKASI TEKNIK SIPIL
- b. Nomor ISSN : 2549-6778 (Online) 0854-1809 (Print)
- c. Vol, No., Bln Thn : Vol. 26, No. 2, Dec. 2020, Pp. 212-219
- d. Penerbit : Badan Kejuruan Teknik Sipil Persatuan Insinyur Indonesia dan Badan Musyawarah Pendidikan Tinggi Teknik Sipil Seluruh Indonesia
- e. DOI artikel (jika ada) : <https://doi.org/10.14710/mkts.v26i2.31792>
- f. Alamat web jurnal : <https://ejournal.undip.ac.id/index.php/mkts/article/view/31792>
- Alamat Artikel : <https://ejournal.undip.ac.id/index.php/mkts/article/view/31792/18761>
- g. Terindex : Terakreditasi B (Sinta 2)

Kategori Publikasi Jurnal Ilmiah : ☐ Jurnal Ilmiah Internasional
 (beri ✓ pada kategori yang tepat) ☒ Jurnal Ilmiah Nasional Terakreditasi
☐ Jurnal Ilmiah Nasional Tidak Terakreditasi

Hasil Penilaian *Peer Review* :

Komponen Yang Dinilai	Nilai Maksimal Jurnal Ilmiah			Nilai Akhir Yang Diperoleh
	Internasional ☐	Nasional Terakreditasi ☒ 25	Nasional Tidak Terakreditasi ☐	
a. Kelengkapan unsur isi jurnal (10%)		2.50		2,5
b. Ruang lingkup dan kedalaman pembahasan (30%)		7.50		6.0
c. Kecukupan dan kemutakhiran data/informasi dan metodologi (30%)		7.50		6,5
d. Kelengkapan unsur dan kualitas terbitan/jurnal (30%)		7.50		7,5
Total = (100%)		25.00		22.5
Nilai Pengusul = $(0.4 \times 22.5)/2 = 4.5$				

Catatan Penilaian artikel oleh Reviewer :

1. Kesesuaian dan kelengkapan unsur isi jurnal:

Isi jurnal sudah sesuai dan lengkap, yang berupa *cover*, *editorial board*, dan *table of content*. Isi dari artikel telah sesuai dengan topik utama dari jurnal yaitu terkait bidang Teknik Sipil.

2. Ruang lingkup dan kedalaman pembahasan:

Kriteria pemilihan ruas jalan yang digunakan untuk menentukan lokasi studi kasus seharusnya tidak hanya berdasarkan derajat kejenuhan saja. Komparasi yang dilakukan tidak sebanding antara kedua jenis struktur jalan beton, baik dari panjang jalan, waktu pengamatan, biaya yang dikeluarkan selama *life-cycle*, dll. Pemilihan jenis konstruksi apa yang digunakan, selain terkait biaya/*cost*, juga terkait hal-hal teknis, dimana hal ini seharusnya bisa diperoleh dari hasil wawancara dengan responden.

3. Kecukupan dan kemutakhiran data/informasi dan metodologi:

Data yang digunakan ada yang berusia lebih dari 5 tahun, sedangkan secara jumlah, data kurang memadai. Metodologi penelitian cukup jelas.

4. Kelengkapan unsur dan kualitas terbitan:

Artikel diterbitkan pada jurnal Media Komunikasi Teknik Sipil, terakreditasi Sinta 2 (sertifikat akreditasi disertakan, tertanggal 5 Desember 2017). Pada terbitan volume 26 no. 2, terdapat artikel yang berasal dari lebih dari 5 institusi yang berbeda.

Semarang, Desember 2021

Reviewer 1

Prof. Dr. Han Ay Lie, M. Eng.

NIP. 195611091985032002

Unit Kerja: Departemen Teknik Sipil FT UNDIP

LEMBAR
HASIL PENILAIAN SEJAWAT SEBIDANG ATAU PEER REVIEW
KARYA ILMIAH : JURNAL ILMIAH

Judul Jurnal Ilmiah (Artikel) : Perbandingan Perkerasan Kaku Pracetak dan Beton Konvensional dengan Menggunakan Analytical Hierarchy Process (AHP)

Jumlah Penulis : 3 orang (Nuroji*, Bagus Hario Setiadji, Wahyu Aktorina)

Status Pengusul : Penulis ke-2

Identitas Jurnal Ilmiah :

a. Nama Jurnal	MEDIA KOMUNIKASI TEKNIK SIPIL
b. Nomor ISSN	2549-6778
c. Vol, No., Bln Thn	Vol. 26, No. 2, Dec. 2020, Pp. 212-219
d. Penerbit	Badan Kejuruan Teknik Sipil Persatuan Insinyur Indonesia dan Badan Musyawarah Pendidikan Tinggi Teknik Sipil Seluruh Indonesia
e. DOI artikel (jika ada)	-
f. Alamat web jurnal	https://ejournal.undip.ac.id/index.php/mkts/article/view/31792
Alamat Artikel	https://ejournal.undip.ac.id/index.php/mkts/article/view/31792/18761
g. Terindex	Terakreditasi B

Kategori Publikasi Jurnal Ilmiah : ☐ Jurnal Ilmiah Internasional
 (beri ✓ pada kategori yang tepat) ☒ Jurnal Ilmiah Nasional Terakreditasi
☐ Jurnal Ilmiah Nasional Tidak Terakreditasi

Hasil Penilaian *Peer Review* :

Komponen Yang Dinilai	Nilai Maksimal Jurnal Ilmiah			Nilai Akhir Yang Diperoleh
	Internasional	Nasional Terakreditasi	Nasional Tidak Terakreditasi	
	☐	☐ 25	☐	
a. Kelengkapan unsur isi jurnal (10%)		2.50		2.5
b. Ruang lingkup dan kedalaman pembahasan (30%)		7.50		6.5
c. Kecukupan dan kemutakhiran data/informasi dan metodologi (30%)		7.50		7.0
d. Kelengkapan unsur dan kualitas terbitan/jurnal (30%)		7.50		7.5
Total = (100%)		25.00		23.5
Nilai Pengusul = 40%/2 x 23.5 = 4.70				

Catatan Penilaian artikel oleh Reviewer :

1. Kesesuaian dan kelengkapan unsur isi jurnal:

lengkap dan memenuhi kelengkapan unsur karya ilmiah dalam bidang teknik sipil transportasi

2. Ruang lingkup dan kedalaman pembahasan:

lingkup dan pembahasan yang perbandingan perkerasan kaku pracetak dan beton konvensional cukup baik dan mendalam tetapi ref. utama tidak dirujuk oleh penulis dalam pembahasan yang hasil penelitian

3. Kecukupan dan kemutakhiran data/informasi dan metodologi:

Data penelitian memadai dan cukup mutakhir tetapi sebagian referensi kurang mutakhir

4. Kelengkapan unsur dan kualitas terbitan:

lengkap dan penerbit berkualitas baik (jurnal nasional sinta 2)

Yogyakarta, Oktober 2021
 Reviewer 2



Prof. Ir. Mochamad Teguh, MSCE, Ph.D
 NIP. 195808051987031001
 Unit Kerja: Prodi Teknik Sipil, Universitas Islam Indonesia



KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI, DAN PENDIDIKAN TINGGI
DIREKTORAT JENDERAL PENGUATAN RISET DAN PENGEMBANGAN
DIREKTORAT PENGELOLAAN KEKAYAAN INTELEKTUAL

Sertifikat

Kutipan dari Keputusan Direktur Jenderal Penguatan Riset dan Pengembangan Kementerian Riset, Teknologi, dan Pendidikan Tinggi Republik Indonesia
Nomor: 51/E/KPT/2017, Tanggal 4 Desember 2017
Tentang Hasil Akreditasi Terbitan Berkala Ilmiah Elektronik
Periode II Tahun 2017

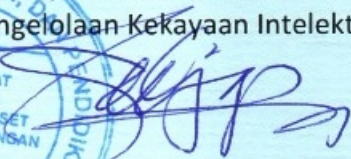
Nama Terbitan Berkala Ilmiah
Media Komunikasi Teknik Sipil
ISSN: 2549-6778

Penerbit: Badan Musyawarah Pendidikan Tinggi Teknik Sipil Seluruh Indonesia

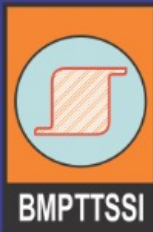
Ditetapkan sebagai Terbitan Berkala Ilmiah

TERAKREDITASI

Akreditasi sebagaimana tersebut di atas berlaku selama 5 (lima) tahun sejak ditetapkan.

Jakarta, 5 Desember 2017
Direktur Pengelolaan Kekayaan Intelektual,

Dr. Sadjuga, M.Sc
NIP. 195901171986111001





MEDIA KOMUNIKASI TEKNIK SIPIL

Jurnal Ilmu dan Terapan Bidang Teknik Sipil

Diterbitkan oleh :

Badan Kejuruan Teknik Sipil Persatuan Insinyur Indonesia dan

Badan Musyawarah Pendidikan Tinggi Teknik Sipil Seluruh Indonesia

MEDIA KOMUNIKASI TEKNIK SIPIL

MKTS	Volume 26	Nomor 2	Halaman 128 - 274	Semarang DESEMBER 2020	E - ISSN 2549-6778
-------------	------------------	----------------	------------------------------	-----------------------------------	-------------------------------



MEDIA KOMUNIKASI TEKNIK SIPIL

Published by :
Badan Kejuruan Teknik Sipil Persatuan Insinyur Indonesia dan
Badan Musyawarah Pendidikan Tinggi Teknik Sipil Seluruh Indonesia

e-ISSN : 2549 - 6778
p-ISSN : 0854 - 1809

Policies

Editorial Team

(/index.php/mkts/about/editorialTeam)

Focus & Scope

(/index.php/mkts/about/editorialPolicies#focusAndScope)

Publication Ethics

(/index.php/mkts/about/editorialPeople > Editorial Team (https://ejournal.undip.ac.id/index.php/mkts/about/editorialTeam/))

Peer-Reviewer

(/index.php/mkts/about/displayMembership/355/)

Author Guide

(/index.php/mkts/about/submissions#authorGuidelines)

Indexing &

Abstracting

(/index.php/mkts/pages/view/Indexing)

Manuscript Template

(https://drive.google.com/open?

id=17szNb1Ce56qpNI-Na-

qgIdYYXeEGpKJvA)

ISSN:

2549 - 6778

(http://issn.pdii.lipi.go.id/issn.cgi?

daftar&1487730767&1&&)_ (

Online Version)

0854 - 1809

(http://issn.pdii.lipi.go.id/issn.cgi?

daftar&1180432515&1&&)_ (

Print Version)

Akreditasi Arjuna



User

Username

Password

☐ Remember me

Home (https://ejournal.undip.ac.id/index.php/mkts/index)/ About the Journal

(https://ejournal.undip.ac.id/index.php/mkts/about)/ Editorial Team

(https://ejournal.undip.ac.id/index.php/mkts/about/editorialTeam)

Editorial Team

People > Editorial Team (https://ejournal.undip.ac.id/index.php/mkts/about/editorialTeam/)

Reviewer (https://ejournal.undip.ac.id/index.php/mkts/about/displayMembership/355/0).

Editor in Chief

Prof. Dr. Ir. Sri Sangkawan Saeidro, MS. (ScopusID: 57193519682
(http://www.scopus.com/authid/detail.uri?authorId=57193519682).)
Civil Engineering Department, Diponegoro University Semarang, Indonesia

Editorial Board

Prof. Ir. I Nyoman Arya Thanaya, ME., Ph.D (ScopusID: 26665175500
(http://www.scopus.com/authid/detail.uri?authorId=26665175500).)
Universitas Udayana, Indonesia

Prof. Dr. Ir. Suripin M. Eng (ScopusID: 56460274500 (http://www.scopus.com/authid/detail.uri?authorId=56460274500).)
Department of Civil Engineering, Diponegoro University, Indonesia

Prof. Dr.Ir. Sri Prabandiyani R Wardani, M.Sc. (ScopusID: 6506808940
(http://www.scopus.com/authid/detail.uri?authorId=6506808940).)
Department of Civil Engineering, Diponegoro University, Indonesia

Dr. Ir. Hermanto Dardak, M.Sc., IPM. (ScopusID: 6508176837
(http://www.scopus.com/authid/detail.uri?authorId=6508176837).)
BKS Persatuan Insinyur Indonesia, Indonesia

Dr. Bagus Hario Setiadji (ScopusID: 57170622600 (http://www.scopus.com/authid/detail.uri?authorId=57170622600).)
 (http://orcid.org/0000-0002-6747-357X)  (https://publons.com/researcher/M-9437-2019)
Diponegoro University, Indonesia

Managing Editor

Dr. Yulita Arni Priastiwi, ST. MT. (ScopusID: 56527307400 (http://www.scopus.com/authid/detail.uri?authorId=56527307400).)
Departement of Civil Engineering Diponegoro University, Indonesia



MEDIA KOMUNIKASI TEKNIK SIPIL

Published by :
Badan Kejuruan Teknik Sipil Persatuan Insinyur Indonesia dan
Badan Musyawarah Pendidikan Tinggi Teknik Sipil Seluruh Indonesia

e-ISSN : 2549 - 6778
p-ISSN : 0854 - 1809

General information
(#issueInfo)

Published: 28-12-2020

Total Articles: 15
(including Editorial)

Total Authors: 41

Total authors' affiliations
(10) (#issueAffiliations)

Issues list

> [Volume 27, Nomor 1, JULI 2021](#)

> [Volume 26, Nomor 2, DESEMBER 2020](#)
([https://ejournal.undip.ac.id/index.php/mkts/issue/view/2982](#))

> [Volume 26, Nomor 1, JULI 2020](#)

> [Volume 25, Nomor 2, DESEMBER 2019](#)

> [Volume 25, Nomor 1, JULI 2019](#)

> [Volume 24, Nomor 2, DESEMBER 2018](#)
([https://ejournal.undip.ac.id/index.php/mkts/issue/view/2530](#))

> [Volume 24, Nomor 1, JULI 2018](#)
([https://ejournal.undip.ac.id/index.php/mkts/issue/view/2407](#))

> [Volume 23, Nomor 2, DESEMBER 2017](#)

> [Volume 23, Nomor 1, JULI 2017](#)
([https://ejournal.undip.ac.id/index.php/mkts/issue/view/2192](#))

> [Complete issues](#)
([https://ejournal.undip.ac.id/index.php/mkts/issue/archive](#))

Most cited articles

> [Pengaruh Perubahan Iklim terhadap Hidrograf Banjir di Kanal Banjir Timur Kota Semarang](#)
([https://ejournal.undip.ac.id/index.php/mkts/article/view/22661](#))

> [Durabilitas Laston dengan Filler Abu Gambut](#)
([https://ejournal.undip.ac.id/index.php/n](#)

> [Analisis Perbandingan Kontrak Tradisional dan Kontrak Berbasis Kinerja \(KBK\) Berdasarkan Risiko Persepsi Kontraktor dengan Metode Analytical Hierarchy Process \(AHP\)](#)
([https://ejournal.undip.ac.id/index.php/n](#)

> [Analisa Kinerja Terminal Petikemas di Tanjung Perak Surabaya \(Study Kasus: PT. Terminal Petikemas](#)

[Surabaya\)](#)
([https://ejournal.undip.ac.id/index.php/mkts/article/view/7838](#))

> [Model Pengelolaan Irigasi Memperhatikan Kearifan](#)

[Home](#) ([https://ejournal.undip.ac.id/index.php/mkts/index](#)) / [Archives](#) ([https://ejournal.undip.ac.id/index.php/mkts/issue/archive](#)) / [Volume 26, Nomor 2, DESEMBER 2020](#) ([https://ejournal.undip.ac.id/index.php/mkts/issue/view/2982](#))

Volume 26, Nomor 2, DESEMBER 2020



Media Komunikasi Teknik Sipil (E-ISSN 2549-6778) Volume 26, Nomor 2, DESEMBER 2020

Table of Contents Articles

[Kajian Pelaksanaan Perbaikan Berkelanjutan Filosofi Kaizen pada Proyek Konstruksi di Indonesia](#)

([https://ejournal.undip.ac.id/index.php/mkts/article/view/23069](#))

[Continuous Improvement using Kaizen Philosophy in Indonesian Construction Projects](#)

[Kartika Nuri Rahma Putri](#)

[Citations](#) 0

([https://badge.dimensions.ai/details/doi/10.14710/mkts.v26i2.23069?domain=https://ejournal.undip.ac.id](#))

| Language: **ID (#)** | DOI: [10.14710/mkts.v26i2.23069](#)

([https://doi.org/10.14710/mkts.v26i2.23069](#))

[Received: 10 May 2019; Published: 30 Dec 2020.](#)

[Analysis of the Smear Zone Effect due to PVD Installation on the Embankment Consolidation Process with 2D and 3D Plaxis](#)

([https://ejournal.undip.ac.id/index.php/mkts/article/view/26516](#))

[Analisis Efek Smear Zone Akibat Pemasangan PVD terhadap Proses Konsolidasi Timbunan dengan Plaxis 2D dan 3D](#)

[titi titi hayati, Roesyanto Roesyanto, Rudi Iskandar](#)

[Citations](#) 0

([https://badge.dimensions.ai/details/doi/10.14710/mkts.v26i2.26516?domain=https://ejournal.undip.ac.id](#))

| Language: **EN (#)** | DOI: [10.14710/mkts.v26i2.26516](#)

([https://doi.org/10.14710/mkts.v26i2.26516](#))

[Received: 13 Nov 2019; Published: 30 Dec 2020.](#)

[Perbandingan Regulasi Fly Ash sebagai Limbah B3 di Indonesia dan Beberapa Negara](#)

([https://ejournal.undip.ac.id/index.php/mkts/article/view/30762](#))

[The comparison of regulations on fly ash as a hazardous waste in Indonesia and several countries](#)

[Januarti Jaya Ekaputri, M. Shahib Al Bari](#)

[Citations](#) 0

([https://badge.dimensions.ai/details/doi/10.14710/mkts.v26i2.30762?domain=https://ejournal.undip.ac.id](#))

| Language: **ID (#)** | DOI: [10.14710/mkts.v26i2.30762](#)

([https://doi.org/10.14710/mkts.v26i2.30762](#))

[Received: 12 Jun 2020; Published: 30 Dec 2020.](#)

Lokal

<https://ejournal.undip.ac.id/index.php/mkts/article/view/2276>

More cited articles

<https://ejournal.undip.ac.id/index.php/mkts/article/view/31503/>

Pengaruh Jarak Sekrup terhadap Kapasitas dan Perilaku Penampang Tersusun Boks (Closed Section) Baja Canai

Dingin

<https://ejournal.undip.ac.id/index.php/mkts/article/view/31503/>

The Effects on Screw Fasteners Spacing on Flexural Behavior and Strength Capacity of Cold-Formed Steel Built-Up Box Sections

Maria Yasinta Menge Making, Ali Awaludin, Bambang Supriyadi

Citations 0

<https://badge.dimensions.ai/details/doi/10.14710/mkts.v26i2.31503?domain=https://ejournal.undip.ac.id>

| Language: ID (#)| DOI: [10.14710/mkts.v26i2.31503](https://doi.org/10.14710/mkts.v26i2.31503)

<https://doi.org/10.14710/mkts.v26i2.31503>

Received: 9 Jul 2020; Published: 30 Dec 2020.

Analisis Stabilitas pada Lereng dengan Perkuatan Tanaman Vetiver Menggunakan Metode Elemen Hingga 3D

<https://ejournal.undip.ac.id/index.php/mkts/article/view/32003/>

Slope Stability Analysis with Vetiver Plant Reinforcement using 3D Finite Element Method

Indra Noer Hamdhan, Desti Santi Pratiwi, Rizka Adisya Kamila Rahmah

Citations 0

<https://badge.dimensions.ai/details/doi/10.14710/mkts.v26i2.32003?domain=https://ejournal.undip.ac.id>

| Language: ID (#)| DOI: [10.14710/mkts.v26i2.32003](https://doi.org/10.14710/mkts.v26i2.32003)

<https://doi.org/10.14710/mkts.v26i2.32003>

Received: 3 Aug 2020; Published: 30 Dec 2020.

Analisis Kerawanan Banjir sebagai Pendukung Perencanaan Model Water Sensitive Urban Design di Kabupaten Klaten

<https://ejournal.undip.ac.id/index.php/mkts/article/view/31929/>

Analysis of Flood Vulnerability as a Support to Water Sensitive Urban Design Planning in Klaten Regency

Desyta Ulfiana, Yudi Eko Windarto, Nurhadi Bashit, Novia Sari Ristianti

Citations 0

<https://badge.dimensions.ai/details/doi/10.14710/mkts.v26i2.31929?domain=https://ejournal.undip.ac.id>

| Language: ID (#)| DOI: [10.14710/mkts.v26i2.31929](https://doi.org/10.14710/mkts.v26i2.31929)

<https://doi.org/10.14710/mkts.v26i2.31929>

Received: 28 Jul 2020; Published: 30 Dec 2020.

Pengaruh Kekangan Carbon Fiber Reinforced Polymer pada Beton Self Compacting Menggunakan Agregat Kasar Daur Ulang terhadap Perilaku Beton

<https://ejournal.undip.ac.id/index.php/mkts/article/view/29213/>

The Effect of Carbon Fiber Reinforced Polymer Restraints on Self Compacting Concrete Using Recycled Coarse Aggregates on Concrete Behavior

Martinus Pramanata Sapeai, Johannes Adhijoso Tjondro

Citations 0

<https://badge.dimensions.ai/details/doi/10.14710/mkts.v26i2.29213?domain=https://ejournal.undip.ac.id>

| Language: ID (#)| DOI: [10.14710/mkts.v26i2.29213](https://doi.org/10.14710/mkts.v26i2.29213)

<https://doi.org/10.14710/mkts.v26i2.29213>

Received: 23 Mar 2020; Published: 30 Dec 2020.

Pengaruh Substitusi Semen dengan Semen Slag pada Mortar terhadap Kebutuhan Air dan Waktu Ikut, dan Peningkatan Kuat Tekan Mortar pada Umur 14 hari dan 28 Hari

<https://ejournal.undip.ac.id/index.php/mkts/article/view/31691/>

The Effect of Slag Cement Substitution on the Water – cement Ratio, Setting Time and Compression Strength of Mortar at the age of 14 and 28 Days

Rudi Yuniarto Adi, Safira Yulia Rizqi, Sie Alexander Patrick Subagyo, Ay Lie Han

Citations 0

<https://badge.dimensions.ai/details/doi/10.14710/mkts.v26i2.31691?domain=https://ejournal.undip.ac.id>

| Language: ID (#)| DOI: [10.14710/mkts.v26i2.31691](https://doi.org/10.14710/mkts.v26i2.31691)

<https://doi.org/10.14710/mkts.v26i2.31691>

Received: 17 Jul 2020; Published: 30 Dec 2020.

Perbandingan Perkerasan kaku Pracetak dan Beton Konvensional dengan Menggunakan Analytical Hierarchy Process (AHP)

[\(https://ejournal.undip.ac.id/index.php/mkts/article/view/31792/\)](https://ejournal.undip.ac.id/index.php/mkts/article/view/31792/)

21

Comparison of Precast and Conventional Concrete Rigid Pavements Using Analytical Hierarchy Process (AHP)

 Nuroji Nuroji, Bagus Hario Setiadji, Wahyu Aktorina

Citations

0

([https://badge.dimensions.ai/details/doi/10.14710/mkts.v26i2.31792?](https://badge.dimensions.ai/details/doi/10.14710/mkts.v26i2.31792?domain=https://ejournal.undip.ac.id)
domain=<https://ejournal.undip.ac.id>)

| Language: **ID (#)**| DOI: **[10.14710/mkts.v26i2.31792](https://doi.org/10.14710/mkts.v26i2.31792)**

(<https://doi.org/10.14710/mkts.v26i2.31792>)

 Received: 23 Jul 2020; Published: 30 Dec 2020.

Analisis Power-Interest Stakeholder terhadap Asuransi Bencana Infrastruktur Publik di Kota Semarang

[\(https://ejournal.undip.ac.id/index.php/mkts/article/view/32086/\)](https://ejournal.undip.ac.id/index.php/mkts/article/view/32086/)

22

Stakeholder Power-Interest Analysis of disaster insurance for public infrastructure in Semarang City

 Jati Utomo Dwi Hatmoko, Dita Mentari Putri, Ferry Hermawan

Citations

0

([https://badge.dimensions.ai/details/doi/10.14710/mkts.v26i2.32086?](https://badge.dimensions.ai/details/doi/10.14710/mkts.v26i2.32086?domain=https://ejournal.undip.ac.id)
domain=<https://ejournal.undip.ac.id>)

| Language: **ID (#)**| DOI: **[10.14710/mkts.v26i2.32086](https://doi.org/10.14710/mkts.v26i2.32086)**

(<https://doi.org/10.14710/mkts.v26i2.32086>)

 Received: 6 Aug 2020; Published: 30 Dec 2020.

Analisis Aplikasi Kantong Lumpur pada Sungai Sebagai Upaya Pengendalian Sedimentasi Waduk

[\(https://ejournal.undip.ac.id/index.php/mkts/article/view/28691/\)](https://ejournal.undip.ac.id/index.php/mkts/article/view/28691/)

22

Analysis of Application of Sediment Trap in Rivers as An Effort Reservoir Sedimentation Control

 Dyah Ari Wulandari, Desyta Ulfiana, Priyo Nugroho Parmantoro

Citations

0

([https://badge.dimensions.ai/details/doi/10.14710/mkts.v26i2.28691?](https://badge.dimensions.ai/details/doi/10.14710/mkts.v26i2.28691?domain=https://ejournal.undip.ac.id)
domain=<https://ejournal.undip.ac.id>)

| Language: **ID (#)**| DOI: **[10.14710/mkts.v26i2.28691](https://doi.org/10.14710/mkts.v26i2.28691)**

(<https://doi.org/10.14710/mkts.v26i2.28691>)

 Received: 21 Feb 2020; Published: 30 Dec 2020.

Kekuatan Geser Gelagar Pelat Linearly Tapered

[\(https://ejournal.undip.ac.id/index.php/mkts/article/view/30260/\)](https://ejournal.undip.ac.id/index.php/mkts/article/view/30260/)

23

Shear strength of linearly tapered plate girders

 Flosten Yosep, Paulus Karta Wijaya

Citations

0

([https://badge.dimensions.ai/details/doi/10.14710/mkts.v26i2.30260?](https://badge.dimensions.ai/details/doi/10.14710/mkts.v26i2.30260?domain=https://ejournal.undip.ac.id)
domain=<https://ejournal.undip.ac.id>)

| Language: **ID (#)**| DOI: **[10.14710/mkts.v26i2.30260](https://doi.org/10.14710/mkts.v26i2.30260)**

(<https://doi.org/10.14710/mkts.v26i2.30260>)

 Received: 25 May 2020; Published: 30 Dec 2020.

Kajian Kesesuaian Rumus Intensitas Hujan dan Kurva Intensitas Durasi Frekuensi (IDF) di Wilayah Kampus Universitas Brawijaya, Malang

[\(https://ejournal.undip.ac.id/index.php/mkts/article/view/31210/\)](https://ejournal.undip.ac.id/index.php/mkts/article/view/31210/)

24

Study on the Suitability of Rainfall Intensity Formula and Intensity Duration Frequency Curve (IDF) in the Campus Area of Universitas Brawijaya, Malang

 Donny Harisuseno

Citations

1

([https://badge.dimensions.ai/details/doi/10.14710/mkts.v26i2.31210?](https://badge.dimensions.ai/details/doi/10.14710/mkts.v26i2.31210?domain=https://ejournal.undip.ac.id)
domain=<https://ejournal.undip.ac.id>)

| Language: **ID (#)**| DOI: **[10.14710/mkts.v26i2.31210](https://doi.org/10.14710/mkts.v26i2.31210)**

(<https://doi.org/10.14710/mkts.v26i2.31210>)

 Received: 26 Jun 2020; Published: 30 Dec 2020.

<https://ejournal.undip.ac.id/index.php/mkts/issue/view/2982>

3/4

Studi Penentuan Nilai Curve Number DAS Pataruman berdasarkan Satuan Peta Tanah Indonesia
Pataruman Watershed Curve Number Determination Study Based on Indonesia Land Map Unit

 Citations

0

([https://badge.dimensions.ai/details/doi/10.14710/mkts.v26i2.26563?](https://badge.dimensions.ai/details/doi/10.14710/mkts.v26i2.26563?domain=https://ejournal.undip.ac.id)
domain=<https://ejournal.undip.ac.id>)

| Language: **ID (#)**| DOI: **[10.14710/mkts.v26i2.26563](https://doi.org/10.14710/mkts.v26i2.26563)**
(<https://doi.org/10.14710/mkts.v26i2.26563>)

 *Received: 16 Nov 2019; Published: 30 Dec 2020.*

[

(<https://ejournal.undip.ac.id/index.php/mkts/article/view/26563/>)

25

Kajian Faktor-Faktor Penyebab Rendahnya Kinerja Mutu pada Proyek Konstruksi di Provinsi Aceh
Study of Factors Causing Low Quality Performance on Construction Projects in Aceh Province

 Citations

0

([https://badge.dimensions.ai/details/doi/10.14710/mkts.v26i2.24065?](https://badge.dimensions.ai/details/doi/10.14710/mkts.v26i2.24065?domain=https://ejournal.undip.ac.id)
domain=<https://ejournal.undip.ac.id>)

| Language: **ID (#)**| DOI: **[10.14710/mkts.v26i2.24065](https://doi.org/10.14710/mkts.v26i2.24065)**
(<https://doi.org/10.14710/mkts.v26i2.24065>)

 *Received: 5 Jul 2019; Published: 30 Dec 2020.*

[

(<https://ejournal.undip.ac.id/index.php/mkts/article/view/24065/>)

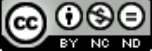
26

Mailing Address :
Media Komunikasi Teknik Sipil

Civil Engineering Department, Diponegoro University
Jl. Prof Soedarto, SH, Tembalang, Semarang 50275, Indonesia
E - Mail : mkts@live.undip.ac.id
Web : <http://mkts.sipil.undip.ac.id/>
Telp : 024 7474770 Faks. 024 7460060

Visitor Statistic

00114979



Media Komunikasi Teknik Sipil 2549-6778 (Online) 0854-1809 (Print)
Published by Badan Kejuruan Teknik Sipil Persatuan Insinyur Indonesia and
Badan Musyawarah Pendidikan Tinggi Teknik Sipil Seluruh Indonesia under
license [Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License](#).

Kajian Pelaksanaan Perbaikan Berkelanjutan Filosofi Kaizen pada Proyek Konstruksi di Indonesia

Kartika Nur Rahma Putri

Departemen Teknik Sipil dan Lingkungan, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta

Received: 10 Mei 2019 Revised: 27 Agustus 2020 Accepted: 25 September 2020

Abstract

Kaizen as a quality management system offers a new approach to increase productivity by improving existing production processes without investing in new tools/procedures. This study aimed to determine the application of continuous improvement in construction projects according to kaizen philosophy. The research was conducted using descriptive analysis to describe the process of continuous improvement in a construction project. Data were collected using a questionnaire method on 24 building and road projects and interviews with two contractors. This study's results indicate that the application of the kaizen principle in construction projects is still limited. The research reveals that project planning has been carried out but not entirely following field conditions, standardization of work methods already exists but not detailed, all parties in the project have been involved in the construction process, but initiatives to make improvements have not been seen because it is still focused on corrective evaluation and work completion. The challenges in implementing continuous improvement are the lack of a quality management system, lack of working time, lack of consistency in the implementation of quality, and lack of worker's skill in carrying out work. Some improvements required to support continuous improvement are to encourage top management's role in the application of quality management systems and internalization of the kaizen principle to all workers. The involvement of all production elements in maintaining product's quality in the internal system also needs to be improved.

Keywords: Continuous improvement, kaizen, construction, quality management

Abstrak

Kaizen sebagai salah satu sistem manajemen kualitas menawarkan pendekatan baru untuk meningkatkan produktivitas dengan memperbaiki proses produksi yang sudah ada tanpa melakukan investasi alat/prosedur baru. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui sejauh mana penerapan perbaikan berkelanjutan dengan filosofi kaizen pada proyek konstruksi. Penelitian dilakukan dengan menggunakan analisis deskriptif untuk menggambarkan proses perbaikan berkelanjutan pada proyek konstruksi. Pengambilan data dilakukan dengan metode kuesioner pada 24 proyek gedung dan jalan serta wawancara kepada dua kontraktor. Hasil dari penelitian menunjukkan bahwa penerapan prinsip kaizen pada proyek konstruksi masih belum maksimal. Secara umum, perencanaan proyek telah dilakukan namun belum seluruhnya sesuai dengan kondisi lapangan, standarisasi metode kerja sudah ada namun belum mendetail, seluruh pihak dalam proyek telah terlibat pada pekerjaan namun inisiatif untuk melakukan perbaikan belum terlihat karena masih fokus pada evaluasi korektif dan penyelesaian pekerjaan. Permasalahan yang terjadi adalah kurangnya sistem manajemen mutu, kurangnya waktu pekerjaan, kurangnya konsistensi dalam penerapan mutu, dan kurangnya keahlian SDM dalam melaksanakan pekerjaan. Perbaikan yang dapat dilakukan adalah dengan mendorong peran top management dalam penerapan sistem manajemen mutu dan internalisasi prinsip kaizen kepada seluruh pekerja. Selain itu, keterlibatan seluruh elemen produksi dalam menjaga mutu produk dalam sistem internal juga perlu ditingkatkan.

Kata kunci: Perbaikan berkelanjutan, kaizen, konstruksi, manajemen kualitas

Pendahuluan

Infrastruktur merupakan salah satu aspek penting dalam meningkatkan perekonomian bangsa

Indonesia. Pembangunan infrastruktur akan sedikit mengacaukan neraca keuangan suatu negara jika hanya dilihat dalam jangka pendek, namun jika dilihat dalam jangka panjang, dampak



Analisis Efek *Smear Zone* Akibat Pemasangan PVD terhadap Proses Konsolidasi Timbunan dengan Plaxis 2D dan 3D

*Titi Hayati, Roesyanto, Rudi Iskandar

Program Magister Teknik Sipil, Dosen Universitas Sumatera Utara

*)titi26hayati@students.usu.ac.id

Received: 13 November 2019 Revised: 16 Agustus 2020 Accepted: 25 September 2020

Abstract

The method of preloading and vertical drainage is one of the popular methods used to increase shear strength of soft soil. Initial loading is carried out with the aim of consolidating the soil layer with a large or equal load greater than the load that will be carried by the ground both during and after construction. While vertical drainage can speed up the evaluation process. The development of a vertical drainage system is the use of PVD (Prefabricate Vertical Drain). PVD is installed to drain the air that is dissipated in the preparation process. Analysis to compare the settlement that occurred in the Reklamasi Peti Kemas Belawan Fase II project with modeling on Plaxis 2D and 3D with and without using the smear zone effect. From the analysis, the settlement that occurred on consolidation process with Plaxis 2D modeling with and without the effect of the smear zone effect was 2,288 meters and 1,922 meters while the 3D Plaxis modeling obtained 2,077 meters for analysis without changing the effect of the smear zone and 1,930 meters for analysis with calculate the effect of the smear zone.

Keywords: *Preloading method, PVD, Plaxis, consolidation*

Abstrak

Metode pembebanan awal (preloading) dan drainase vertikal adalah salah satu metode yang digunakan untuk meningkatkan kekuatan geser tanah lunak. Pembebanan awal dilakukan dengan tujuan mengkonsolidasi lapisan tanah lunak dengan besar pembebanan yang sama atau lebih daripada beban yang akan dipikul oleh tanah baik saat maupun setelah konstruksi. Sedangkan drainase vertikal dapat mempercepat proses konsolidasi. Perkembangan drainase vertikal adalah penggunaan PVD (Prefabricate Vertical Drain). PVD dipasang untuk mengalirkan air yang terdisipasi akibat proses konsolidasi. Analisis ini bertujuan untuk membandingkan besar penurunan yang terjadi pada proyek reklamasi peti kemas Belawan fase II dengan pemodelan pada Plaxis 2D dan 3D dengan dan tanpa memperhitungkan efek smear zone. Dari hasil analisis diperoleh besar penurunan yang terjadi pada proses konsolidasi dengan pemodelan Plaxis 2D dengan dan tanpa memperhitungkan efek smear zone adalah 2,288 meter dan 1,922 meter sedangkan dengan pemodelan Plaxis 3D diperoleh besar penurunan 2,077 meter untuk analisis tanpa memperhitungkan efek smear zone dan 1,930 meter untuk analisis dengan memperhitungkan efek smear zone.

Kata kunci: *Metode Preloading, PVD, Plaxis, konsolidasi*

Pendahuluan

Salah satu permasalahan geoteknik dalam bidang konstruksi adalah kuat geser dan daya dukung tanah yang merupakan pondasi dari suatu konstruksi. Setiap konstruksi direncanakan sedemikian rupa sehingga memiliki beban tertentu dan pada elevasi tertentu yang terkadang tidak dapat dilayani oleh kondisi tanah eksisting karena karakteristik tanah yang lunak. Tanah lunak bersifat kompresibilitas

yang tinggi, permeabilitas yang rendah dan daya dukung yang rendah dan kuat geser yang rendah. Salah satu faktor yang menyebabkan tanah lunak memiliki daya dukung yang rendah adalah tanah ini memiliki kuat geser yang rendah. Selain itu, tingginya tingkat kompresibilitas pada tanah lunak disebabkan oleh angka pori yang tinggi. Jika tanah tersebut diberi beban, maka air maupun udara yang mengisi pori-pori tanah akan keluar sehingga terjadi pemampatan tanah yang menandakan adanya

Perbandingan Perkerasan Kaku Pracetak dan Beton Konvensional dengan Menggunakan Analytical Hierarchy Process (AHP)

*Nuroji¹, Bagus Hario Setiadji¹, Wahyu Aktorina²

¹Departemen Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Univeristas Diponegoro, Semarang

²Program Studi Magister Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Univeristas Diponegoro, Semarang

*nuroji.undip@gmail.com

Received: 23 Juli 2020 Revised: 30 September 2020 Accepted: 6 November 2020

Abstract

The rigid pavement on many roads is considered as a solution due to the increasing traffic load that requires high performance and durability of the road construction. However, the implementation of rigid pavement takes a longer time to reach its concrete strength until the road operation. Some industries have developed pavement from precast concrete panels to reduce construction time. This paper discusses the comparison of rigid pavement between precast concrete and conventional concrete. Two road sections are Jalan Margomulyo Surabaya using precast-concrete-pavement and Jalan Semarang-Jambu using conventional-concrete-pavement chosen as research objects. Cost, construction time, serviceability, and traffic performance are the four variables reviewed in this study analyzed using the Analytical Hierarchy Process (AHP) method with considers 15 competent experts as respondents. Based on the analysis shows that a road improvement project by using precast-pavement is more effective and efficient with a score of 58.42 %, while the score of conventional concrete is 41.58 %.

Keywords: Rigid pavement, precast pavement, conventional concrete, analytical hierarchy process

Abstrak

Perkerasan kaku pada banyak ruas jalan dianggap sebagai solusi dari beban lalu lintas yang terus meningkat yang menuntut kinerja dan durabilitas konstruksi jalan yang tinggi. Akan tetapi penggunaan perkerasan kaku membutuhkan waktu pelaksanaan yang lebih lama untuk mencapai kuat tekan betonnya sampai jalan dapat dioperasikan. Beberapa industri telah mengembangkan perkerasan dari panel beton pracetak untuk mereduksi waktu pelaksanaan. Makalah ini membahas tentang perbandingan penggunaan perkerasan kaku antara beton pracetak dan beton konvensional. Dua ruas jalan yaitu Jalan Margomulyo Surabaya yang menggunakan perkerasan beton pracetak dan Jalan Semarang – Jambu yang menggunakan perkerasan beton konvensional dipilih sebagai obyek penelitian. Biaya, waktu, kemampuan layanan dan kinerja lalu lintas adalah empat variabel yang ditinjau dalam penelitian ini yang dianalisis dengan menggunakan metoda Analytical Hierarchy Process (AHP) dengan mempertimbangkan 15 orang ahli yang kompeten sebagai responden. Berdasarkan analisis menunjukkan bahwa pada pekerjaan peningkatan jalan penggunaan perkerasan pracetak lebih efektif dan efisien dengan skor 58,42% sedangkan skor beton konvensional 41,58%.

Kata kunci: Perkerasan kaku, perkerasan pracetak, beton konvensional, analytical hierarchy process

Pendahuluan

Infrastruktur jalan merupakan prasarana yang sangat penting di sektor perhubungan yang memberikan akses transportasi orang maupun barang dari suatu tempat ke tempat lain. Berdasarkan perkerasannya konstruksi jalan dapat

dibedakan dalam dua jenis yaitu perkerasan lentur (*flexible pavement*) dan perkerasan kaku (*rigid pavement*) (Labi & Sinha, 2005). Perkerasan lentur adalah perkerasan yang menggunakan campuran agregat dan aspal sebagai lapis permukaan yang ditopang oleh lapis pondasi (*base course*) dan pondasi bawah (*sub base*) di atas tanah dasar

Perbandingan Perkerasan kaku Pracetak dan Beton Konvensional dengan Menggunakan Analytical Hierarchy Process (AHP)

by Bagus Hario Setiadji

Submission date: 14-Oct-2021 01:09AM (UTC+0700)

Submission ID: 1673025111

File name: 31792-108996-1-PB.pdf (1.11M)

Word count: 4299

Character count: 25604



Perbandingan Perkerasan Kaku Pracetak dan Beton Konvensional dengan Menggunakan Analytical Hierarchy Process (AHP)

*Nuroji¹, Bagus Hario Setiadji¹, Wahyu Aktorina²

¹Departemen Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Univeristas Diponegoro, Semarang

²Program Studi Magister Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Univeristas Diponegoro, Semarang

*nuroji.undip@gmail.com

Received: 23 Juli 2020 Revised: 30 September 2020 Accepted: 6 November 2020

Abstract

The rigid pavement on many roads is considered as a solution due to the increasing traffic load that requires high performance and durability of the road construction. However, the implementation of rigid pavement takes a longer time to reach its concrete strength until the road operation. Some industries have developed pavement from precast concrete panels to reduce construction time. This paper discusses the comparison of rigid pavement between precast concrete and conventional concrete. Two road sections are Jalan Margomulyo Surabaya using precast-concrete-pavement and Jalan Semarang-Jambu using conventional-concrete-pavement chosen as research objects. Cost, construction time, serviceability, and traffic performance are the four variables reviewed in this study analyzed using the Analytical Hierarchy Process (AHP) method with considers 15 competent experts as respondents. Based on the analysis shows that a road improvement project by using precast-pavement is more effective and efficient with a score of 58.42 %, while the score of conventional concrete is 41.58 %.

Keywords: *Rigid pavement, precast pavement, conventional concrete, analytical hierarchy process*

Abstrak

Perkerasan kaku pada banyak ruas jalan dianggap sebagai solusi dari beban lalu lintas yang terus meningkat yang menuntut kinerja dan durabilitas konstruksi jalan yang tinggi. Akan tetapi penggunaan perkerasan kaku membutuhkan waktu pelaksanaan yang lebih lama untuk mencapai kuat tekan betonnya sampai jalan dapat dioperasikan. Beberapa industri telah mengembangkan perkerasan dari panel beton pracetak untuk mereduksi waktu pelaksanaan. Makalah ini membahas tentang perbandingan penggunaan perkerasan kaku antara beton pracetak dan beton konvensional. Dua ruas jalan yaitu Jalan Margomulyo Surabaya yang menggunakan perkerasan beton pracetak dan Jalan Semarang – Jambu yang menggunakan perkerasan beton konvensional dipilih sebagai obyek penelitian. Biaya, waktu, kemampuan layanan dan kinerja lalu lintas adalah empat variabel yang ditinjau dalam penelitian ini yang dianalisis dengan menggunakan metoda Analytical Hierarchy Process (AHP) dengan mempertimbangkan 15 orang ahli yang kompeten sebagai responden. Berdasarkan analisis menunjukkan bahwa pada pekerjaan peningkatan jalan penggunaan perkerasan pracetak lebih efektif dan efisien dengan skor 58,42% sedangkan skor beton konvensional 41,58%.

Kata kunci: *Perkerasan kaku, perkerasan pracetak, beton konvensional, analytical hierarchy process*

Pendahuluan

Infrastruktur jalan merupakan prasarana yang sangat penting di sektor perhubungan yang memberikan akses transportasi orang maupun barang dari suatu tempat ke tempat lain. Berdasarkan perkerasannya konstruksi jalan dapat

dibedakan dalam dua jenis yaitu perkerasan lentur (*flexible pavement*) dan perkerasan kaku (*rigid pavement*) (Labi & Sinha, 2005). Perkerasan lentur adalah perkerasan yang menggunakan campuran agregat dan aspal sebagai lapis permukaan yang ditopang oleh lapis pondasi (*base course*) dan pondasi bawah (*sub base*) di atas tanah dasar

(Mohod, 2016). Sedangkan perkerasan kaku merupakan perkerasan dari pelat beton yang didukung oleh lapis pondasi atau langsung di atas tanah dasar (Shinta *et al.*, 2017). Meskipun perkerasan lentur pada umumnya mempunyai kenyamanan yang lebih baik bagi pengendara. Akan tetapi perkerasan kaku mempunyai kelebihan lain yaitu kemampuan dalam menahan beban yang lebih tinggi dan durabilitas yang lebih baik serta periode perbaikannya lebih lama (Korochkin, 2018). Penelitian tentang perbandingan antara perkerasan kaku dan perkerasan lentur juga telah dilakukan oleh (Maharani & Wasono, 2018; Kumiawan & Junaedi, 2020) yang menyimpulkan bahwa meskipun biaya konstruksi perkerasan lentur lebih murah dibanding perkerasan kaku, akan tetapi perkerasan lentur memerlukan pemeliharaan berkala. Kartadipura (2011) menyatakan berdasarkan umur rencana biaya perkerasan kaku lebih ekonomis dibanding perkerasan lentur. Dari penelitian-penelitian terdahulu menunjukkan bahwa perkerasan kaku mempunyai durabilitas yang lebih baik dan biaya keseluruhan yang lebih rendah dibanding perkerasan lentur.

Sayangnya pada tahap pelaksanaan perkerasan kaku memerlukan durasi yang lama untuk mencapai kekuatan rencana, sehingga dapat menimbulkan dampak gangguan lalu lintas yang lebih besar terutama saat pengecoran di atas jalan eksisting dengan lalu lintas padat. Durasi pelaksanaan *rigid pavement* dapat direduksi dengan menggunakan pelat beton pracetak sebagai lapis perkerasan. Dahlan (2009) menyebutkan keuntungan perkerasan beton pracetak adalah waktu pelaksanaannya lebih cepat, hal ini dikarenakan perkerasan beton pracetak dapat diproduksi secara masal dengan *quality control* yang baik sebelum dimobilisasi ke lokasi pekerjaan untuk dipasang. Penelitian lain melakukan studi komparasi antara *precast prestressed concrete pavement* (PPCP) dan perkerasan kaku konvensional pada kasus ruas jalan tol Surabaya-Mojokerto menyimpulkan bahwa penggunaan PPCP sebagai konstruksi perkerasan kaku waktu pelaksanaannya lebih pendek dibandingkan dengan perkerasan kaku konvensional. Sedangkan biaya yang harus dikeluarkan menunjukkan bahwa meskipun biaya langsung untuk PPCP lebih besar dari perkerasan kaku konvensional, tetapi biaya tak langsungnya lebih kecil dari perkerasan kaku konvensional (Rahmat, 2011).

Paper ini membahas perbandingan pelaksanaan perkerasan kaku antara beton konvensional yang dicor di tempat dan beton pracetak. Dua ruas jalan yaitu Jalan Margomulyo Surabaya yang menggunakan perkerasan beton pracetak dan Jalan Semarang-Jambu Kabupaten Semarang yang

menggunakan beton konvensional menjadi obyek penelitian ini. Pemilihan kedua ruas jalan ini juga didasarkan pada karakteristik lalu-lintas yang relatif sama. Dimana kondisi lalu lintas eksisting sebelum dilakukan peningkatan jalan dari perkerasan lentur menjadi perkerasan kaku, dari hasil analisis ruas Jalan Semarang-Jambu pada tahun 2018 mempunyai derajat kejenuhan sebesar 0,87 sedangkan menurut data Jalan Margomulyo pada tahun 2015 derajat kejenuhannya mencapai 0,90 (Afila *et al.*, 2015).

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk melakukan perbandingan perkerasan kaku antara konvensional dan pracetak sebagai dasar pemilihan pekerjaan peningkatan jalan berdasarkan biaya, waktu, *serviceability*, dan kinerja lalu lintas.

Metode Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode komparatif, dimana penelitian ini dilakukan untuk membandingkan persamaan dari perbedaan dua atau lebih fakta-fakta dan sifat-sifat objek yang diteliti berdasarkan kerangka pemikiran tertentu (Hiriansah, 2019). Dalam penelitian ini terdapat dua objek pelaksanaan pekerjaan perkerasan kaku yang dibandingkan, yaitu Proyek Peningkatan Jalan Margomulyo Surabaya sebagai studi kasus perkerasan kaku dengan beton pracetak dan Proyek Paket: Preservasi Pelebaran Jalan Bts. Temanggung - Bawen Salatiga-Sruwen untuk ruas Jalan Semarang-Jambu sebagai studi kasus perkerasan beton konvensional.

Penelitian ini selain menggunakan data primer juga membutuhkan data sekunder sebagai pendukung. Pengumpulan data primer dilakukan dengan dua cara, yaitu survei lalu lintas dan kuesioner. Survei lalu lintas dilakukan untuk memperoleh data kecepatan kendaraan secara riil dengan menggunakan *speed gun*, data volume lalu lintas, dan nilai *International Roughness Index* (IRI) dengan bantuan aplikasi *Roadbump*. IRI digunakan untuk mengukur kekasaran permukaan jalan pada setiap lokasi yang diasumsikan mewakili fisik di lokasi tersebut (Simamora *et al.* 2018).

Kuesioner disebarkan kepada 15 responden yang dianggap kompeten dan terlibat secara aktif dalam proyek jalan raya yang terdiri dari: lima Pemilik proyek, lima konsultan jalan, dan lima kontraktor jalan yang selanjutnya diolah dengan metode *Analytical Hierarchy Process* (AHP) dengan bantuan aplikasi *Expert Choice*. Data sekunder berupa *bill of quantity*, laporan progres, metoda pelaksanaan, spesifikasi teknis dan data lain yang terkait dengan pekerjaan perkerasan kaku yang diperoleh dari kontraktor dan pemilik proyek baik

untuk pekerjaan Peningkatan Jalan Margomulyo Jawa Timur maupun pekerjaan Peningkatan Jalan Semarang-Jambu Kabupaten Semarang. Dari data primer dan sekunder dilakukan analisis dengan menggunakan AHP untuk menentukan hasil perbandingan.

Hasil Dan Pembahasan

Biaya yang ditinjau meliputi biaya pelaksanaan dan biaya pemeliharaan dengan waktu pemeliharaan 40 tahun sesuai dengan rencana yang dihitung dalam bentuk *Present Value* (PV). Biaya pelaksanaan diperhitungkan pada tahun 2018 sedangkan biaya pemeliharaan yang dimulai dari tahun 2019 perlu dikonversikan ke tahun 2018 dengan nilai inflasi sebesar 3,22% yang didasarkan pada data Badan Pusat Statistik (BPS).

Panjang dan lebar jalan untuk Pekerjaan Peningkatan Jalan Margomulyo Surabaya adalah 52 m × 23 m, sedangkan Pekerjaan Peningkatan Jalan Semarang-Jambu Kabupaten Semarang adalah 1000 m × 21 m. Untuk membuat *variable independent* biaya terhadap dimensi jalan dan waktu, semua biaya diperhitungkan dalam satuan per m² dalam PV yang dihitung menggunakan Persamaan 1 (Beaves, 2007):

$$PV = FV \times \frac{1}{(1+r)^t} \quad (1)$$

dimana FV merupakan *future value*, PV merupakan *present value*, *r* merupakan inflasi dan *t* merupakan periode (th).

Perkerasan kaku precast

Analisis biaya untuk perkerasan beton pracetak ruas jalan Margomulyo Surabaya dapat diuraikan sebagai berikut:

Biaya pelaksanaan (I)

Biaya pelaksanaan total untuk pekerjaan peningkatan Jalan Margomulyo adalah senilai Rp 1.848.694.922,49 dengan total luas panel sebesar 1193 m², sehingga biaya pelaksanaan per m².

$$I = \frac{\text{Total biaya}}{\text{Luas jalan}} = \frac{\text{Rp } 1.848.694.922,49}{1.193 \text{ m}^2} \\ = \text{Rp } 1.549.099/\text{m}^2$$

Biaya pemeliharaan

Pemeliharaan jalan dapat dibedakan menjadi dua, yaitu pemeliharaan rutin dan pemeliharaan berkala (Saleh *et al.*, 2013).

Pemeliharaan rutin (C1)

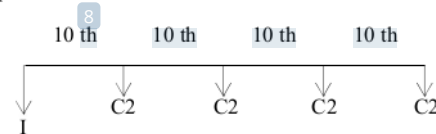
Perkerasan kaku dengan menggunakan beton *precast* tidak memerlukan pemeliharaan rutin.

Pemeliharaan berkala (C2)

Pemeliharaan berkala dilakukan setiap 10 tahun. Bentuk pemeliharaan berkala ini merupakan perbaikan atau penggantian panel. Perbaikan yang perlu dilakukan diasumsikan sebesar 20% dari biaya pelaksanaan yang didasarkan pada estimasi produsen panel.

$$C2 = 20\% \times I \\ = 20\% \times \text{Rp } 1.549.099/\text{m}^2 \\ = \text{Rp } 309.819,80/\text{m}^2$$

Cashflow untuk perkerasan kaku *precast* tidak terdapat biaya pemeliharaan rutin dan hanya merupakan biaya pelaksanaan awal dan biaya pemeliharaan berkala seperti terlihat pada Gambar 1 dan rincian perhitungan PV disajikan pada Tabel 1.



Gambar 1. Diagram *cashflow* perkerasan *precast*

Tabel 1. Rincian perhitungan PV perkerasan *precast* per m²

Tahun ke	Jenis biaya	FV(Rp)	PV(Rp)
0	I	1.549.099,00	1.549.099,00
10	C2	309.819,80	226.106,06
20	C2	309.819,80	165.011,88
30	C2	309.819,80	120.425,44
40	C2	309.819,80	87.886,32
Total			2.148.528,70

Perkerasan kaku konvensional

Analisis biaya untuk perkerasan beton konvensional ruas Jalan Semarang-Jambu Kabupaten Semarang dapat diuraikan sebagai berikut:

Biaya pelaksanaan (I)

Biaya pelaksanaan total untuk pekerjaan peningkatan Jalan Semarang-Jambu adalah senilai Rp 13.618.797.000,00.

$$I = \frac{\text{Total biaya}}{\text{Luas jalan}} = \frac{\text{Rp } 13.618.797.000,00}{21.000 \text{ m}^2} \\ = \text{Rp } 648.514,14/\text{m}^2$$

Biaya pemeliharaan

Pemeliharaan rutin (C1)

Pemeliharaan rutin dilakukan setiap tahun selama umur rencana. Pemeliharaan rutin diasumsikan sebesar 20% dari biaya pelaksanaan.

$$\begin{aligned} C1 &= 20\% \times I \\ &= 20\% \times \text{Rp. } 648.514,14/\text{m}^2 \\ &= \text{Rp } 129.702,83/\text{m}^2 \end{aligned}$$

Pemeliharaan berkala (C2)

Pemeliharaan berkala dilakukan setelah 10 tahun. Bentuk pemeliharaan yang dilakukan berupa perbaikan lempengan beton dan *overlay* dengan *hotmix* AC-WC. Besarnya biaya perbaikan adalah sebesar 30% (C2a) sesuai dengan ketentuan dari Bina Marga.

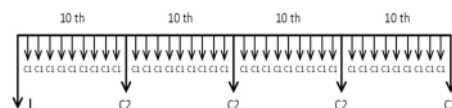
$$\begin{aligned} C2a &= 30\% \times I \\ &= 30\% \times \text{Rp } 648.514,14/\text{m}^2 \\ &= \text{Rp } 194.554,24/\text{m}^2 \end{aligned}$$

Biaya *overlay* dengan ketebalan 7 cm (C2b), sebesar $C2b = \text{Rp } 120.000,00/\text{m}^2$

Dengan demikian, maka biaya pemeliharaan berkala perkerasan kaku konvensional merupakan jumlah dari biaya perbaikan pelat beton dan biaya *overlay hotmix*.

$$\begin{aligned} C2 &= C2a + C2b \\ &= 194.554,24 + 120.000,00 \\ &= \text{Rp } 314.554,24/\text{m}^2 \end{aligned}$$

Cashflow untuk perkerasan kaku konvensional digambarkan dalam Gambar 2, sedangkan rincian perhitungan PV disajikan pada Tabel 2.



Gambar 2. Diagram *cashflow* perkerasan konvensional

Dari Tabel 1 dan 2 menunjukkan bahwa meskipun biaya pelaksanaan konstruksi perkerasan *precast* 138,87% lebih tinggi dibanding perkerasan beton konvensional, tetapi biaya keseluruhan pelaksanaan dan pemeliharaan selama 40 th perkerasan *precast* hanya memerlukan 54,96% dari biaya perkerasan beton konvensional atau 45,04% lebih murah. Hal ini disebabkan pada perkerasan *precast* tidak memerlukan pemeliharaan rutin dan hanya memerlukan biaya pemeliharaan berkala pada setiap 10 th.

Tabel 2. Rincian perhitungan PV perkerasan konvensional per m^2

Tahun ke-	Jenis biaya	FV(Rp)	PV(Rp)
0	I	648.514,14	648.514,14
1	C1	129.702,83	125.681,04
2	C1	129.702,83	121.783,95
3	C1	129.702,83	118.007,70
4	C1	129.702,83	114.348,55
5	C1	129.702,83	110.802,86
6	C1	129.702,83	107.367,11
7	C1	129.702,83	104.037,90
8	C1	129.702,83	100.811,92
9	C1	129.702,83	97.685,97
10	C2	314.554,24	229.561,24
11	C1	129.702,83	91.721,84
12	C1	129.702,83	88.877,76
13	C1	129.702,83	86.121,86
14	C1	129.702,83	83.451,41
15	C1	129.702,83	80.863,77
16	C1	129.702,83	78.356,37
17	C1	129.702,83	75.926,71
18	C1	129.702,83	73.572,40
19	C1	129.702,83	71.291,08
20	C2	314.554,24	167.533,48
21	C1	129.702,83	66.938,47
22	C1	129.702,83	64.862,86
23	C1	129.702,83	62.851,61
24	C1	129.702,83	60.902,72
25	C1	129.702,83	59.014,27
26	C1	129.702,83	57.184,37
27	C1	129.702,83	55.411,21
28	C1	129.702,83	53.693,03
29	C1	129.702,83	52.028,13
30	C2	314.554,24	122.265,70
31	C1	129.702,83	48.851,60
32	C1	129.702,83	47.336,83
33	C1	129.702,83	45.869,02
34	C1	129.702,83	44.446,72
35	C1	129.702,83	43.068,53
36	C1	129.702,83	41.733,07
37	C1	129.702,83	40.439,02
38	C1	129.702,83	39.185,10
39	C1	129.702,83	37.970,06
40	C2	314.554,24	89.229,33
Total			3.909.600,72

Waktu

Kedua proyek peningkatan jalan yang menjadi obyek penelitian ini yaitu Jalan Margomulyo Surabaya dan Jalan Semarang-Jambu keduanya mempunyai luas permukaan jalan yang berbeda, sehingga untuk membuat *independent* terhadap luas dilakukan normalisasi terhadap luas permukaan jalan. Dengan demikian variabel waktu pada penelitian ini merupakan waktu yang dibutuhkan untuk pelaksanaan perkerasan jalan per m^2 dalam

satuan hari. Pada penjadwalan pekerjaan peningkatan ruas Jalan Margomulyo (*precast*) realisasi pekerjaan fisik membutuhkan waktu 13 hari untuk luasan panel keseluruhan sebesar 1193 m² yang terdiri dari pekerjaan persiapan berupa pengupasan jalan eksisting dan instalasi panel beton yang meliputi pemasangan panel beton, pemasangan dowel dan *grouting* hingga ruas jalan dapat difungsikan kembali secara normal.

Rata-rata waktu yang dibutuhkan untuk menghasilkan 1 m² perkerasan *precast* adalah:

$$\begin{aligned} \text{Waktu} &= \frac{\text{Waktu pelaksanaan (hari)}}{\text{Luasan pekerjaan (m}^2\text{)}} \\ &= \frac{13 \text{ hr}}{1.193 \text{ m}^2} = 0,01090 \text{ hr/m}^2 \end{aligned}$$

Realisasi pelaksanaan pekerjaan peningkatan ruas Jalan Semarang-Jambu seluas 1.000 × 21 memerlukan waktu 44 minggu (308 hr). Waktu yang diperhitungkan dimulai dari mobilisasi, pekerjaan tanah pekerjaan struktur dan berakhirnya *curing time* hingga jalan dapat difungsikan secara normal.

$$\begin{aligned} \text{Waktu} &= \frac{\text{Waktu pelaksanaan (hari)}}{\text{Luasan pekerjaan (m}^2\text{)}} \\ &= \frac{308 \text{ hr}}{21.000 \text{ m}^2} = 0,01467 \text{ hr/m}^2 \end{aligned}$$

Dari analisis kebutuhan waktu pelaksanaan dari kedua proyek tersebut menunjukkan bahwa waktu pelaksanaan perkerasan *precast* yang dihitung dari pekerjaan persiapan yaitu pengupasan jalan *existing* sampai pemasangan panel beton, pemasangan dowel, *grouting* hingga ruas jalan dapat difungsikan kembali secara normal hanya memerlukan 74,30 % dari waktu pelaksanaan perkerasan beton konvensional yang dihitung mulai dari pekerjaan persiapan mobilisasi tanah hingga konstruksi jalan dapat difungsikan kembali.

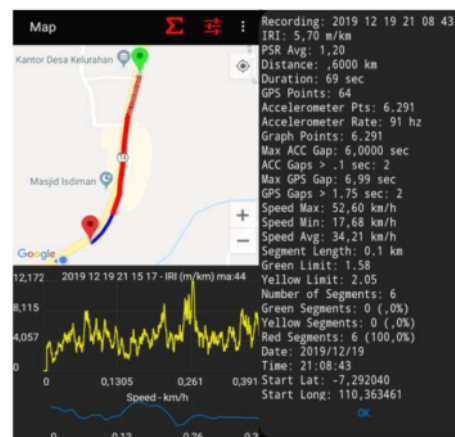
Kemampuan layanan (*serviceability*)

Penilaian *serviceability* dari infrastruktur jalan didasarkan pada IRI dengan menggunakan aplikasi *Roadbump*. Semakin rendah nilai IRI, maka semakin baik kondisi perkerasan jalan. Nilai IRI rata-rata untuk jalan yang menggunakan beton pracetak (Jalan Margomulyo) dapat dilihat pada Gambar 3. Survei dilakukan menggunakan mobil jenis SUV dengan kecepatan rata-rata 30,48 km/jam didapatkan nilai IRI sebesar 6,23 m/km. Sedangkan nilai IRI rata-rata untuk perkerasan beton konvensional (Jalan Semarang-Jambu) disajikan dalam Gambar 4.

Survei dilakukan menggunakan mobil jenis SUV dengan kecepatan rata-rata 34,21 km/jam didapatkan nilai IRI sebesar 5,70 m/km. Dari data survei menunjukkan bahwa nilai IRI rata-rata Jalan Margoyoso Surabaya yang menggunakan perkerasan *precast* yang mencapai 6,23 m/km lebih tinggi dibanding jalan Semarang-Jambu yang menggunakan perkerasan beton konvensional 5,70 m/km. Hal ini menunjukkan bahwa *serviceability* perkerasan *precast* lebih rendah dibanding dengan beton konvensional.



Gambar 3. Grafik dan nilai IRI rata-rata perkerasan pracetak



Gambar 4. Grafik dan nilai IRI rata-rata perkerasan konvensional

Kinerja lalu lintas

Kinerja lalu lintas pada penelitian ini akan ditentukan dengan selisih antara kecepatan arus bebas dan kecepatan rata-rata kendaraan. Pengukuran kecepatan kendaraan secara langsung dilakukan dengan menggunakan *speed gun* pada Jalan Margoyoso Surabaya dan Jalan Semarang –

Jambu yang dilakukan tiga kali dengan rentang waktu masing-masing satu jam yaitu pada pagi (07.00 – 08.00), siang (12.00 – 13.00), dan sore (16.00 – 17.00). Data hasil pengukuran tersebut disajikan pada Tabel 3. Pengukuran langsung kecepatan kendaraan pada saat arus bebas pada jalan dengan perkerasan *precast* adalah 64,09 km/jam lebih tinggi dibanding Jalan Semarang – Jambu 53,90 km/jam. Oleh karena itu untuk menyamakan kecepatan kendaraan pada perkerasan kaku *precast* dan beton konvensional, perlu dikalikan dengan *ratio* antara kecepatan arus bebas perkerasan *precast* dan beton konvensional yaitu sebesar 1,189.

Tabel 3. Perbandingan kecepatan berdasarkan kecepatan arus bebas

Kecepatan (km/jam)	<i>Precast</i>	Konvensional	
		Awal	× 1,189
Kecepatan arus bebas	64,09	53,90	64,09
Kecepatan Rata-rata	53,50	39,47	46,93
Selisih	10,59		17,16

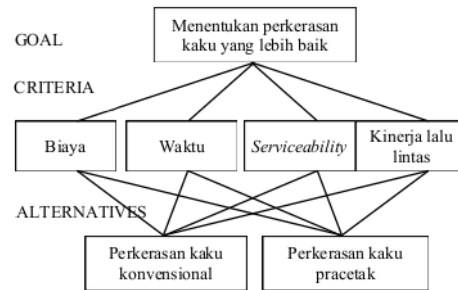
Penilaian dilihat dari selisih kecepatan rata-rata tertinggi dengan kecepatan arus bebas. Perkerasan beton pracetak memiliki selisih 10,59 km/jam, sedangkan perkerasan beton konvensional memiliki selisih 17,16 km/jam. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa perkerasan *precast* mempunyai kinerja lalu lintas yang lebih baik.

AHP

AHP adalah suatu metode yang merumuskan suatu masalah dalam bentuk hierarki dan memasukan berbagai kriteria (*multicriteria*) (Barker & Zabinsky, 2010). Hirarki yang digunakan dalam analisis AHP terdiri dari dua level seperti terlihat pada Gambar 5. Level pertama merupakan kriteria atau variabel yang terdiri dari biaya, waktu, *serviceability*, dan kinerja lalu lintas. Level kedua merupakan alternatif yang terdiri dari perkerasan kaku pracetak dan perkerasan kaku konvensional.

Pembobotan kriteria

Pembobotan kriteria dilakukan dengan bantuan aplikasi *expert choice* dengan melakukan *input* data dari kuesioner. Hasil kuesioner tiap responden yang terdiri dari beberapa *stakeholder*, yaitu *owner*, konsultan jalan, dan kontraktor jalan yang dianggap ahli dalam bidangnya dengan pengalaman yang cukup lama kemudian diolah dalam aplikasi *expert choice* (Barfod, 2014), sehingga didapatkan hasil yang dapat dilihat pada Gambar 6.



Gambar 5. Hirarki penelitian



Gambar 6. Bobot masing-masing variabel

Pada gambar di atas dapat dilihat bahwa tingkat kepentingan variabel dari urutan yang terpenting adalah variabel biaya dengan bobot 0,352 (35,2%), diikuti oleh *serviceability* dengan bobot 0,250 (25%), kemudian kinerja lalu lintas pada urutan ketiga dengan bobot 0,208 (20,8%), dan yang terakhir variabel waktu dengan bobot 0,190 (19%). Nilai *inconsistency* keseluruhan adalah 0,06 sehingga memenuhi nilai *inconsistency* yang diizinkan, yaitu < 0,1.

Pembobotan alternatif

Pada tahap ini akan didapatkan pembobotan masing-masing alternatif dengan rumus pembobotan akan dikali dengan angka sembilan yang merupakan nilai bobot maksimal. Formula yang digunakan untuk menentukan bobot masing-masing variabel adalah sebagai berikut: Untuk variabel yang semakin kecil bobotnya, maka semakin baik (biaya, *serviceability*, dan kinerja lalu lintas).

$$\text{Pembobotan} = \frac{\text{Variabel alternatif minimal}}{\text{Variabel alternatif (i)}} \times 9 \quad (2)$$

Untuk variabel yang semakin besar nilainya, maka semakin baik (waktu).

$$\text{Pembobotan} = \frac{\text{Variabel alternatif (i)}}{\text{Variabel alternatif maksimal}} \times 9 \quad (3)$$

Bobot yang didapatkan untuk masing-masing variabel pada masing-masing alternatif dapat dilihat pada Tabel 4.

Hasil akhir

Dalam pengambilan keputusan jenis perkerasan kaku mana yang lebih unggul, maka perlu dihitung skor masing-masing jenis alternatif dengan

mengalikan nilai dan bobot masing-masing variabel. Bobot masing-masing variabel yang dianalisis menggunakan bantuan *expert choice* dan bobot masing-masing alternatif dapat dilihat pada Tabel 5. Pada Tabel 5 terlihat bahwa skor akhir

perkerasan beton pracetak lebih unggul dibandingkan perkerasan konvensional dengan skor masing-masing 58,42% dan 41,58%. Dalam Tabel 6 terdapat beberapa hal yang perlu diketahui dan tidak dapat dikesampingkan.

Tabel 4. Bobot masing-masing alternatif terhadap masing-masing variabel

Kriteria	Hasil analisis		Nilai		Bobot (%)	
	Pracetak	Konvensional	Pracetak	Konvensional	Pracetak	Konvensional
Biaya (Rp/m ²)	2.148.528,70	3.909.600,72	9,00	4,95	64,53	35,47
Waktu (hr/m ²)	0,0109	0,01467	9,00	6,69	57,37	42,63
Service ability (m/km)	6,23	5,7	8,23	9,00	47,78	52,22
Kinerj Lalu Lintas (km/jam)	10,59	17,16	9,00	5,55	61,84	38,16

Tabel 5. Skor akhir masing-masing alternatif

Kriteria	Bobot kriteria	Bobot alternatif (%)		Skor akhir (%)	
		Pracetak	Konvensional	Pracetak	Konvensional
Biaya	0,352	64,53	35,47	22,71	12,49
Waktu	0,190	57,37	42,63	10,90	8,10
Service ability	0,250	47,78	52,22	11,95	13,06
Kinerja lalu lintas	0,208	61,84	38,16	12,86	7,94
Total	100%			58,42	41,58

Tabel 6. Tabel analisis

Variabel	
Umum	1. Jenis perkerasan pracetak yang digunakan bukan <i>prestress</i>. 2. Kondisi alinyemen jalan vertikal dan horizontal kedua jalan relatif sama. 3. Jarak antara <i>workshop</i> beton pracetak dan ruas Jalan Margomulyo $\pm$ 40 km.
Biaya	Biaya pelaksanaan perkerasan konvensional lebih murah dibanding dengan <i>precast</i> , tetapi biaya pemeliharaan selama umur rencana perkerasan <i>precast</i> jauh lebih murah, sehingga <i>total cost</i> biaya perkerasan <i>precast</i> menjadi lebih murah.
Waktu	Waktu pelaksanaan perkerasan kaku <i>precast</i> untuk luasan 1 m ² lebih singkat, dimana rata-rata waktu yang diperlukan untuk pemasangan panel beton $\pm$ 15 menit. Sehingga gangguan terhadap lalu lintas relatif lebih kecil.
Serviceability	Ada beberapa faktor yang dapat mempengaruhi nilai IRI, sehingga pada perkerasan <i>precast</i> nilai IRI lebih besar dibandingkan perkerasan beton konvensional, antara lain: 1. <i>Panel precast</i> tidak menggunakan <i>prestress</i> sehingga untuk keperluan pengangkutan dan instalasi panel dibuat dengan dimensi yang relatif kecil untuk menghindari momen akibat beban sendiri yang besar pada saat pengangkatan. 2. Ruas perkerasan <i>precast</i> relatif pendek, sehingga getaran pada sambungan antara perkerasan <i>precast</i> dan jalan eksisting lebih terasa. 3. Penilaian <i>serviceability</i> perkerasan pada perkerasan kaku yang menggunakan beton <i>precast</i> dilakukan sembilan bulan setelah jalan difungsikan secara normal, sedangkan untuk jalan yang menggunakan perkerasan kaku konvensional dilakukan beberapa minggu setelah jalan difungsikan secara normal.
Kinerja lalu lintas	Ada beberapa faktor yang dapat mempengaruhi kecepatan rata-rata, sehingga kecepatan rata-rata kendaraan pada perkerasan <i>precast</i> lebih besar dibandingkan perkerasan beton konvensional, yaitu: 1. Jalan yang menggunakan perkerasan pracetak sedikit lebih lebar dibandingkan jalan yang menggunakan beton konvensional, dengan nilai masing-masingnya 23 dan 21 m. 2. Nilai derajat kejenuhan jalan yang menggunakan perkerasan pracetak lebih kecil dibandingkan perkerasan beton konvensional, dengan nilai masing-masingnya 0,219 dan 0,417.

Kesimpulan

Dari hasil analisis kasus Jalan Margomulyo dan Jalan Semarang-Jambu dapat disimpulkan bahwa meskipun biaya pelaksanaan konstruksi perkerasan *precast* jauh lebih tinggi dibanding perkerasan beton konvensional, tetapi biaya keseluruhan hingga umur rencana perkerasan *precast* 45,04% lebih murah jika dibanding dengan perkerasan beton konvensional.

Penggunaan perkerasan *precast* hanya membutuhkan waktu pelaksanaan sampai jalan dapat difungsikan 74,30% dari waktu yang dibutuhkan perkerasan beton konvensional. Penggunaan perkerasan kaku juga mempunyai kinerja lalu lintas yang lebih baik. Namun demikian penggunaan perkerasan *precast* masih mempunyai kekurangan dalam *serviceability* akibat dari sambungan antar panel yang relatif dekat. Secara keseluruhan perkerasan pracetak lebih efektif dan efisien dengan skor 58,42% sedangkan perkerasan beton konvensional 41,58%.

Ucapan Terima Kasih

Terima kasih kepada PT. Waskita Beton *Precast* Tbk, Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional VII Jawa Tengah, Segenap Staf dan Asisten Laboratorium Transportasi Departemen Teknik Sipil, Universitas Diponegoro dan para responden yang telah membantu penelitian ini.

Daftar Pustaka

- Afila, M. T., Rachman, M. S., Djakfar, L. & Anwar, M. R. (2015). Studi alternatif jalan akses ke Pelabuhan Teluk Lamong Surabaya. *Jurnal Mahasiswa Jurusan Teknik Sipil*, 1(2), 219.
- Barfod, M. B. (2014). *Graphical and Technical Options in Expert Choice for Group Decision Making*. Department of Transpor, Technical, University of Denmark, Denmark: DTU Library.
- Barker, T. J., & Zabinsky, Z. B. (2011). A multicriteria decision making model for reverse logistics using analytical hierarchy process. *Omega*, 39(5), 558-573.
- Beaves, R. G. (2007). The Case for a generalized net present value formula. *The Engineering Economist*, 38(2), 119-133.
- Dachlan, A. T. (2009). Kajian lapangan perkerasan jalan beton pracetak di Indonesia. *Jurnal Jalan dan Jembatan*, 26(2), 1-22

Direktorat Jendral Bina Marga. (2017). Manual desain perkerasan jalan No. 04/SE/Db/2017. Jakarta: Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat

Hiriansah (2019). *Ready for research: Principles and practices*. Pasuruan: Qiara Media Partner.

Kartadipura, R. H. (2011). Studi perbandingan biaya perkerasan kaku dan perkerasan lentur Metode Annual Worth. *Info-Teknik*, 12(2), 54-60.

Kumiawan, H. & Djunaidi (2020). Studi perbandingan konstruksi perkerasan lentur (flexible pavement) dan perkerasan kaku (rigid pavement) ditinjau dari biaya. Studi kasus: peningkatan kualitas Jalan Sungai Pinang Pantai Mempanak Kabupaten Lingga. *Sigma Teknika*, 3(1), 72-81.

Labi, S., & Sinha, K. C. (2005). Life-cycle evaluation of flexible pavement preventive maintenance. *Journal of Transportation Engineering*, 131(10), 744-751.

Maharani, A., & Wasono, S. B. (2018). Perbandingan perkerasan kaku dan perkerasan lentur (Studi kasus ruas jalan raya Pantai Prigi-Popoh Kab. Tulungagung). *Jurnal Perencanaan dan Rekayasa Sipil*, 1(02), 89-94.

Mohod, M. V., & Kadam, K. N. (2016). A comparative study on rigid and flexible pavement. *IOSR Journal of Mechanical and Civil Engineering (IOSR-JMCE)*, 13(3), 84-88.

Rahmat, J. (2011). Studi Perbandingan Rigid Pavement Metode Konvensional dengan Metode PPCP (Precast Prestressed Concrete Pavement) Ditinjau dari Segi Biaya dan Waktu, Undergraduate Thesis, Surabaya, Indonesia: Institut Teknologi Sepuluh Nopember.

Saleh, S. M., Majid, I. A., & Firdasari. (2013). Penerapan Metode Analytical Hierarchy Process dalam penentuan prioritas penanganan pemeliharaan jalan di Kota Banda Aceh. *Jurnal Transportasi*, 13(2), 75-84.

Shinta, N. L. P., Kushartomo, P., & Varian, M. (2017). Pengaruh nilai CBR tanah dasar dan mutu beton terhadap tebal pelat perkerasan kaku metoda Bina Marga. *Jurnal Muara*, 1(1), 244-250.

Simamora, M., Trisnoyuwono, D., & Muda, A. H. (2018). Model international roughness index VS waktu pada beberapa jalan nasional di Kota Kupang. *Jurnal Teknik Sipil*, 3(1), 254-258.

Perbandingan Perkerasan kaku Pracetak dan Beton Konvensional dengan Menggunakan Analytical Hierarchy Process (AHP)

ORIGINALITY REPORT

5%

SIMILARITY INDEX

%

INTERNET SOURCES

3%

PUBLICATIONS

4%

STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1

Submitted to Yonsei University

Student Paper

2%

2

Submitted to Sultan Agung Islamic University

Student Paper

1%

3

Submitted to Fakultas Ekonomi dan Bisnis
Universitas Gadjah Mada

Student Paper

<1%

4

Submitted to UIN Sunan Ampel Surabaya

Student Paper

<1%

5

Parli Romadiana. "Kajian Pemilihan SMA Swasta Terfavorit Sebagai Acuan Bagi Calon Siswa yang akan Melanjutkan Sekolah ke SMA Swasta di Kota Pangkalpinang", Jurnal Sisfokom (Sistem Informasi dan Komputer), 2016

Publication

<1%

6

Angelalia Roza, Wilton Wahab, Afrizal Putra Prices. "STUDI ANALISIS DAMPAK LALU

<1%

LINTAS AKIBAT PEMBANGUNAN KAMPUS II
INSTITUT TEKNOLOGI PADANG (STUDI KASUS
JALAN DPR AIR PACAH KOTA PADANG)", Racic
: Rab Construction Research, 2020

Publication

7

Fikri Syahputra, Dyah Aring Hepiana Lestari,
Fembriarti Erry Prasmatiwi. "ANALISIS
STRUKTUR DAN DISTRIBUSI PENDAPATAN
RUMAH TANGGA SERTA TINGKAT
KESEJAHTERAAN ANGGOTA KOPERASI SERBA
USAHA PETERNAK MOTIVASI DOA IKHTIAR
TAWAKKAL (KSUP MDIT) DI KECAMATAN
GISTING KABUPATEN TANGGAMUS", Jurnal
Ilmu-Ilmu Agribisnis, 2018

<1 %

Publication

8

Conrad Hauser, Stephen I. Katz. "Generation
and Characterization of T-helper Cells by
Primary in vitro Sensitization using
Langerhans Cells", Immunological Reviews,
1990

<1 %

Publication

9

Danial Lutpi, Agus Abdul Ajis.
"PERBANDINGAN MATERI CERAMAH
KEAGAMAAN DALAM PENGAJIAN
MINGGUAN", Iktisyaf: Jurnal Ilmu Dakwah dan
Tasawuf, 2020

<1 %

Publication

Exclude quotes Off

Exclude matches Off

Exclude bibliography On